

DEUTSCHES REICH



AUSGEGEBEN AM
12. JUNI 1937

REICHSPATENTAMT
PATENTSCHRIFT

№ 646378

KLASSE 63c GRUPPE 30

L 88982 II/63c

Tag der Bekanntmachung über die Erteilung des Patents: 27. Mai 1937

Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft in Lübeck

Lenkvorrichtung für Gleiskettenfahrzeuge

BEST AVAILABLE COPY

Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft in Lübeck

Lenkvorrichtung für Gleiskettenfahrzeuge

Patentiert im Deutschen Reich vom 13. Oktober 1935 ab

Die Erfindung bezieht sich auf eine Lenkvorrichtung für Gleiskettenfahrzeuge mit mindestens vier um eine senkrechte Achse schwenkbaren Gleisketteneinheiten, die mittels einer Lenkscheibe, an der mit den Lenkhebeln verbundene Lenkstangen angreifen, einstellbar sind.

Bei Gleiskettenfahrzeugen dieser Art können die Gleisketteneinheiten mittels der Lenkscheibe derart zum Kurvenfahren eingestellt werden, daß die Quermittelachsen der einzelnen Gleisketteneinheiten sich in jeder Lenkstellung ungefähr in einem Punkt schneiden, wodurch seitliches Schwenken und Gleiten der einzelnen Gleisketteneinheiten auf dem Boden vermieden und dadurch an Kraftbedarf und Verschleiß gespart wird.

Es ist bekannt, die Lenkscheibe, an der die Lenkvorrichtung angreift, um eine waagerechte Achse drehbar am Fahrgestell zu lagern. Die Vorrichtung erhält hierdurch eine große Bauhöhe, die bei Gleiskettenfahrzeugen beschränkt ist, während genügend Bauhöhe zur Verfügung steht.

Die Erfindung besteht darin, daß die Lenkscheibe um eine lotrechte Achse drehbar ist und an ihr die Lenkstangen derart unsymmetrisch zu den senkrechten Mittelebenen des Fahrzeuges angreifen, daß die Gleisketteneinheiten bei jeder Drehung der Lenkscheibe tangential zu der von ihnen befahrenen Kurve eingestellt werden.

Der Platzbedarf der Lenkvorrichtung nach der Erfindung ist besonders gering, insbesondere wird die Bauhöhe des Gerätes durch die Lenkvorrichtung nicht vergrößert.

Die Erfindung ist in der Zeichnung in einem Ausführungsbeispiel dargestellt.

Abb. 1 zeigt in Draufsicht das Fahrgestell eines Fahrzeuges mit vier Gleisketteneinheiten in Schwenkstellung,

Abb. 2 in verkleinertem Maßstab eine entgegengesetzte Schwenkstellung desselben Fahrzeuges.

Die vier Gleisketteneinheiten a , b , c und d sind an dem nicht gezeichneten Fahrzeugoberbau mittels der Kugelzapfen e allseitig drehbeweglich gelagert. Jede Gleiskettenein-

heit ist mit einem Lenkhebel f versehen, an dem je eine Lenkstange g^a , g^b , g^c und g^d angreift. Das andere Ende der Lenkstangen g ist mit einer um die Achse h des Fahrzeugoberbaues drehbaren Scheibe i gelenkig verbunden. Die Länge der Lenkstange $g^a \dots g^d$ ist der besonderen Anordnung der Anlenkpunkte entsprechend bemessen. Die Anlenkpunkte k^a , k^b , k^c und k^d sind derart an der Lenkscheibe i angeordnet, daß bei Drehung der Lenkscheibe i beispielsweise um einen Winkel α die Verschiebungswege der Anlenkpunkte $k^a \dots k^d$, bezogen auf ihren Abstand von der in gestrichelten Linien gezeichneten Mittelstellung, derart verschieden groß sind, daß die Gleisketteneinheiten a , b , c , d in jeder Winkelstellung tangential zu der von ihnen befahrenen Kurve eingestellt sind. Die Lage der Anlenkpunkte $k^a \dots k^d$ und die Länge der Lenkstange $g^a \dots g^d$ sind leicht durch Probieren festzustellen.

Die Erfindung ist auch anwendbar bei Gleiskettenfahrzeugen mit drei Gleisketteneinheiten, bei denen jede in Fahrtrichtung vorn bzw. hinten liegende Gleisketteneinheit lenkbar ist.

Falls das Überschneiden der Lenkstangen g vermieden werden soll, können statt der einen Lenkscheibe i deren zwei um die Achse h drehbar angeordnet sein, die dann in entgegengesetztem Sinn verschwenkt werden.

PATENTANSPRUCH:

Lenkvorrichtung für Gleiskettenfahrzeuge mit mindestens vier um eine senkrechte Achse schwenkbaren Gleisketteneinheiten, die mittels einer Lenkscheibe, an der mit den Lenkhebeln verbundene Lenkstangen angreifen, einstellbar sind, dadurch gekennzeichnet, daß die Lenkscheibe (i) um eine lotrechte Achse (h) drehbar ist und an ihr die Lenkstangen ($g^a \dots g^d$) derart unsymmetrisch zu den senkrechten Mittelebenen des Fahrzeuges angreifen, daß die Gleisketteneinheiten (a , b , c , d) bei jeder Drehung der Lenkscheibe (i) tangential zu der von ihnen befahrenen Kurve eingestellt werden.

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen

Abb. 2.

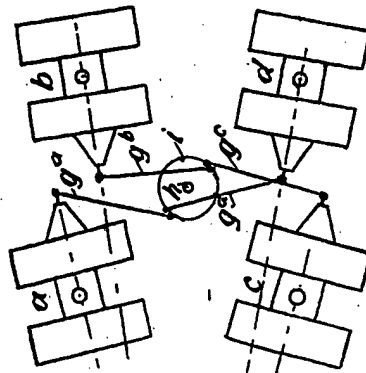
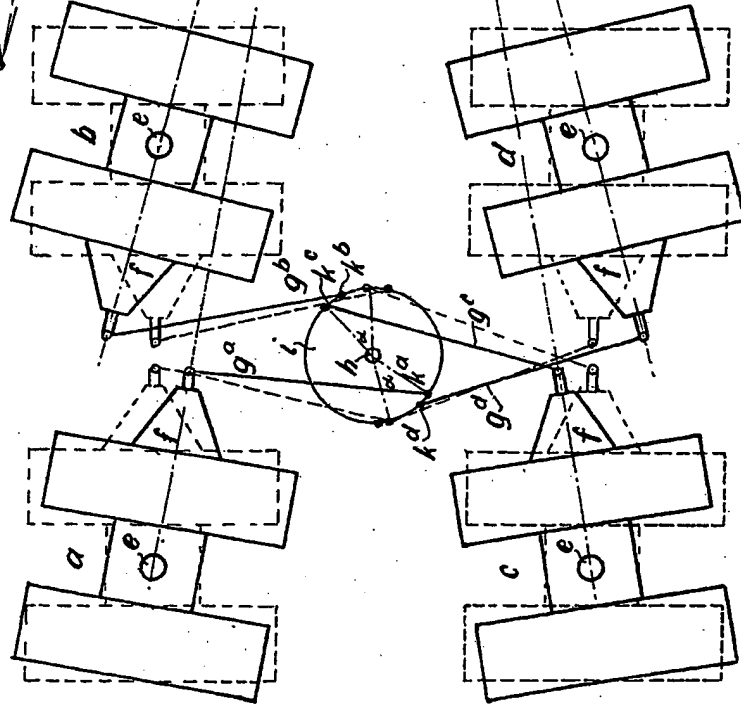
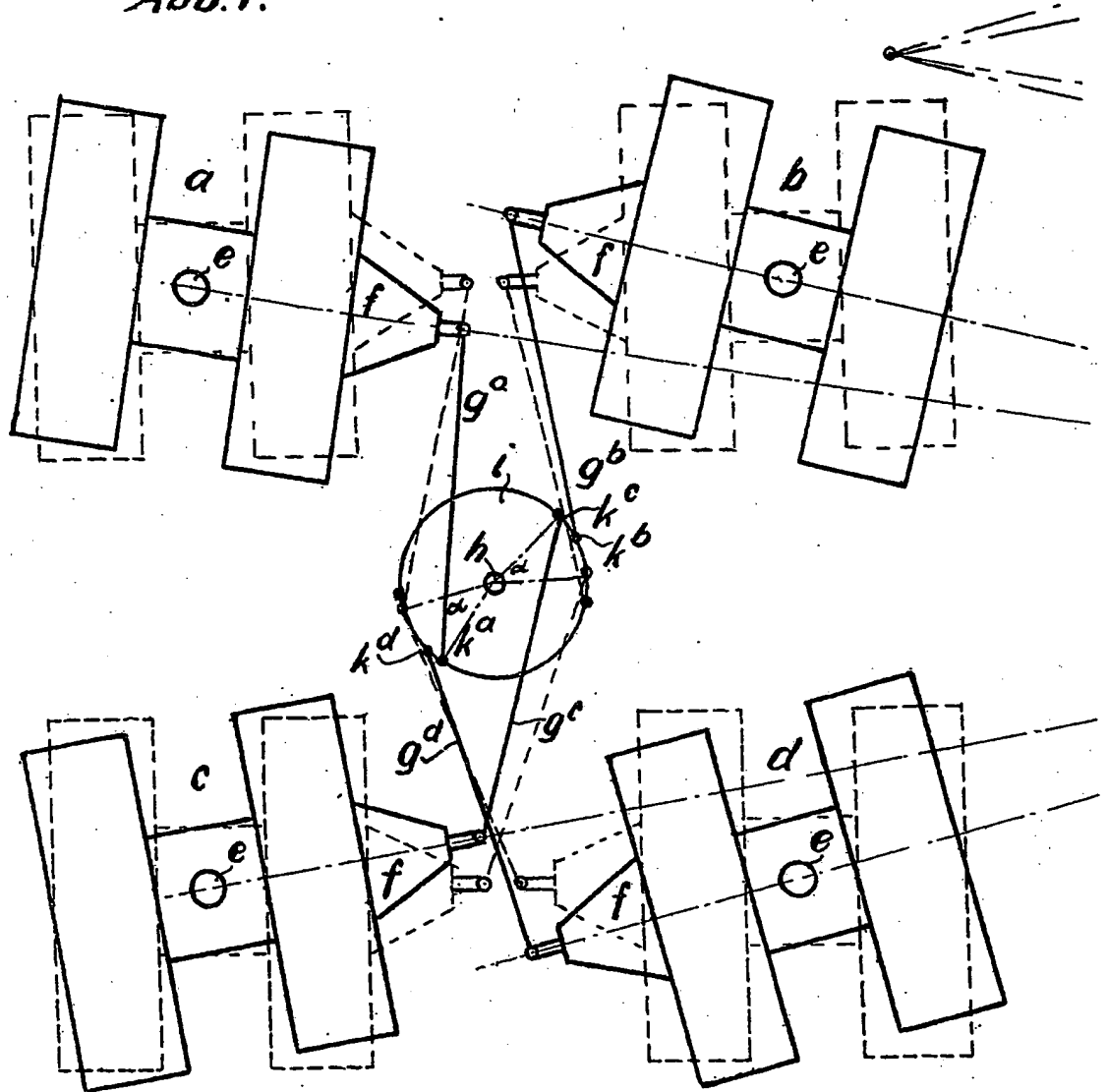


Abb. 1.



BEST AVAILABLE COPY

Abb. 1.



BEST AVAILABLE COPY

Abb. 2.

